

УДК 681.5.015.23:655.3

Петроградский отдел Союза инженеров путей сообщения в борьбе с разрухой на железнодорожном транспорте летом 1917 года

Руднева Светлана Евгеньевна

Доктор исторических наук, профессор,
Российский университет транспорта,
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9/9;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Аннотация

Статья посвящена рассмотрению деятельности Петроградского отдела Союза путей сообщения летом 1917 г. в связи с крайней озабоченностью его представителей положением дел на железнодорожном транспорте в условиях продолжавшейся Первой мировой войны и февральской революции в 1917 г. России. Анализируются меры, предложенные составом Петроградского отдела Союза путей сообщения министру путей сообщения П.П. Юреневу и Временному правительству для улучшения состояния железнодорожного транспорта. 27 июля 1917 г. Петроградский отдел Союза инженеров путей сообщения, крайне озабоченный положением дел на железнодорожном транспорте, на своем заседании постановил обратиться к министру путей сообщения с просьбой безотлагательно обсудить во Временном правительстве меры для прекращения разрухи с целью предотвращения бедствий, угрожающих стране и армии от грозящего прекращения железнодорожного движения. Высказывалось убеждение, что прекращение движения зимой станет неизбежным, если этих мер безотлагательно не будет принято. В тот же день, 27 июля 1917 г., министр путей сообщения П.П. Юренев в интервью корреспонденту газеты «Утро России», стремясь развеять распространившиеся в обществе слухи о предстоящей полной приостановке железнодорожного движения, заявил, что этот слух не имеет под собой почвы.

Для цитирования в научных исследованиях

Руднева С.Е. Петроградский отдел Союза инженеров путей сообщения в борьбе с разрухой на железнодорожном транспорте летом 1917 года // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2019. Том 9. № 6А. С. 375-380.

Ключевые слова

Петроградский отдел Союза инженеров путей сообщения, лето 1917 г., Первая мировая война, революция 1917 г. в России, железнодорожный транспорт.

Введение

Министр путей сообщения П.П. Юренев заверил, что прилагает все усилия к сохранению железнодорожного движения «хотя бы в таком положении, как теперь. Конечно, транспорт и железнодорожное движение могут быть в разных местностях парализованы; но говорить о полном прекращении железнодорожного движения и транспорта в настоящее время не приходится, хотя возможно, что зимой придется сократить количество поездов и принять некоторые другие меры» [Утро России, 1917].

Тяжелое положение российского транспорта П.П. Юренев объяснял многими причинами, из которых выделял следующие: 1) недостаток запасных частей и металла; 2) понижение интенсивности труда; 3) ухудшение снабжения топливом, «причем с топливом дело обстоит грозно», «но имеющиеся запасы топлива, во всяком случае, нельзя сравнивать с количеством его в апреле и первых числах марта, когда в некоторых районах его запасов было всего на 3 дня». Министр путей сообщения также отметил, что, кроме чисто ведомственной работы, принимались меры, «с одной стороны, к устранению дезорганизующих течений среди служащих, мешающих работе, а с другой – к улучшению материального и правового положения наших служащих, а также созданию организаций, ведающих вопросами профессионального характера и установлению дружеских отношений между всеми железнодорожными служащими независимо от их служебного положения. Наша цель – создать единую, сплоченную, сознательную железнодорожную армию, проникнутую единою целью помочь спасти родину» [Там же].

Практическая деятельность Петроградского отдела Союза инженеров путей сообщения

Делегация Петроградского отдела Союза инженеров путей сообщения, избранная Общим собранием, во исполнение своего постановления от 27 июля 1917 г., изложила министру путей сообщения разработанную схему соответствующих мероприятий, имевших целью поднять работоспособность железных дорог. Эти предложения делегации были заслушаны в Общем собрании Петроградского отдела Союза инженеров путей сообщения 9 августа 1917 г., в котором было сделано несколько дополнительных сообщений присутствовавшими членами Союза в развитие тех же вопросов. В частности, Общее собрание признало крайнюю важность скорейшего принятия мер к поддержанию падающей дисциплины на железных дорогах и устранению других причин, ведущих к разрушению транспорта. Собрание также установило главнейшие принципы, которые следовало положить в основу мероприятий Временного правительства [Там же]. Поскольку Союз инженеров путей сообщения получил возможность командировать своих делегатов на Московское государственное совещание 12-15 августа 1917 г., то на эту делегацию Общим собранием было возложено поручение довести до сведения Государственного совещания и, следовательно, Временного правительства вышеупомянутые принципиальные положения.

Делегация Союза инженеров путей сообщения в составе 4 членов Центрального Совета (Н.С. Кругликов, Е.Ю. Подруцкий, В.Е. Тимонов и В.С. Лавров) в Москве вступила в переговоры на фракционных совещаниях с представителями других технических организаций. По соглашению с ними делегация выработала резолюцию по вопросам транспорта и возложила оглашение ее на Государственном совещании на избранного теми же фракционными

совещаниями инженера А.Н. Фролова, прибывшего в Москву в качестве делегата от Союза инженеров и техников, работающих на путях сообщения.

А.Н. Фролов изложил в своем выступлении на Государственном совещании 15 августа 1917 г. общую картину разрухи транспорта, указав на ряд ошибок, допущенных в железнодорожном деле и приведших к расстройству работы железных дорог. «Если дело будет продолжаться так, – говорил Фролов, – то наш транспорт к ноябрю встанет, и пропасть, которая разверзится перед нами, поглотит нас. Но еще больший ужас ожидает нас на фронте. Если бы перед нами была прежняя героическая армия страстотерпцев, отбивавшаяся голыми руками и грудью от вооруженных насильников, то мы не сомневались бы, что эта армия пошла бы и на жертвы голода, но армия 1917 г., целые вооруженные корпуса которой бежали от незначительного по численности неприятеля, армия, которая выдвинула «героев Калуца», эта армия вряд ли даст положительный ответ на вопрос о жертве голода, эта армия не захочет разделить подвига со страной, она двинется в пределы России по путям сообщения, которые, конечно, не смогут принять всю массу солдат, и армия эта будет, как саранча, истреблять все на своем пути. И тогда разразится такая катастрофа, которой мир еще не знал и люди никогда не видели. И это самое ужасное, так как тогда взоры многих русских граждан обратятся к германскому вахмистру с просьбой прийти и водворить порядок» [Речь, 1917]. Фролов подчеркнул, что в этой катастрофе транспорт, в сущности, был ни при чем: «Транспорт болен той же болезнью, которой больна вся Россия: транспорт, как и вся Россия, болен духом. (*Голоса справа: «верно».*) Революция, от которой ждали вознесения этого духа на недостижимую высоту, к нашему ужасу кинула этот дух в такие низины, до которых он никогда не падал, и произошло это потому, что идеалистические цели революции заменились целями материальными. Весь смысл революции, вместо того чтобы вывести душу русского народа и выявить все стороны жизни русского народа, заменился понятием революции, как слов: “братъ, хватать и рвать”. И началась вакханалия. (*Аплодисменты справа*)» [Там же].

Оратор отметил с чувством удовлетворения, что в этом разгроме народного достоинства железнодорожная армия была не в авангарде, но, к сожалению, последние экономические требования железнодорожников принимали такой же характер, как и требования других групп рабочих и служащих, и подкреплялись угрозой забастовки. «Но забастовка в нынешних условиях – это смерть страны. Здесь, несомненно, чувствуется планомерная борьба, которую ведет немецкая агитация в России. Мы являемся свидетелями смещения опытного, умелого и знающего персонала во всех отраслях народного хозяйства и замещения его персоналом сомнительным или оставления ответственных постов незамещенными. Мы видим, что наше государство растлевается по квадратам, причем первый квадрат – войско – уже растлено, растлен и второй квадрат – промышленность и третий большой квадрат – земледелие, и, наконец, четвертый квадрат – железные дороги» [Там же].

В заключение своей речи на государственном совещании Фролов привел резолюцию, установленную фракционными совещаниями. Эта резолюция содержала следующие тезисы: 1) введение трудовой повинности, регламентируемой строгой дисциплиной; 2) предоставление всех отраслей управления на железных дорогах ведению администрации, ответственной перед законом и назначаемой министром или уполномоченными им инстанциями; 3) немедленное создание на дорогах государственной милиции для водворения порядка и устранения насилий над агентами и пассажирами; 4) принятие мер к тому, чтобы организации служащих были построены на профессиональных началах, без права вмешательства в распорядительные действия администрации, и чтобы участие в этих организациях не наносило ущерба интересам

службы; 5) издание законоположений, устанавливающих, что всякие действия, направленные к насильственному прекращению движения в военное время и период демобилизации, должны рассматриваться и караться как государственное преступление; 6) недопущение самочинного удаления лиц администрации под страхом ответственности по закону; 7) принятие мер повышения производительности труда, а именно: а) обеспечение железных дорог металлами и прочими материалами и оборудованием не только наравне, но даже впереди снабжения армии; б) широкое введение сдельной оплаты работ, установление минимума выработки при поденных расчетах, установление внеурочных работ в связи с недопущением уменьшения на время войны продолжительности рабочего дня и пересмотр норм расценки труда параллельно с пересмотром в других промышленных предприятиях с целью справедливого их согласования, но без обременения государственного бюджета; 8) широкое использование механических заводов и фабричных мастерских для нужд железных дорог; 9) развитие и углубление сотрудничества с техническими силами союзников на тех основаниях, которые уже дали благоприятные результаты в трудах особой американской инженерной миссии, исследовавшей русские железные дороги и давшей для улучшения их работы ряд ценных указаний; 10) распространение большей части вышеуказанных мер на водные пути, на использование коих при недостаточно развитой сети железных дорог необходимо обратить самое серьезное внимание [Известия..., 1917, 232-233].

19 августа 1917 г. состоялось общее собрание членов Петроградского отдела Союза инженеров путей сообщения. На этом собрании было доложено делегатами Союза, участвовавшими в Московском государственном совещании, о выступлениях на этом совещании от имени Союза, причем была оглашена резолюция, выработанная с участием делегатов других технических организаций и доложенная Государственному совещанию инженером А.Н. Фроловым. После выслушивания докладов делегатов Общее собрание вынесло следующее постановление: «Разруха транспорта растет. Нарастают все новые тревожные симптомы. Правительство с введением мер, могущих приостановить дальнейшую разруху транспорта, медлит, а каждый упущенный день приближает страну к катастрофе. Петроградский отдел Союза инженеров путей сообщения считает своей обязанностью неуклонно и громко напоминать правительству и обществу о тех последствиях, которые неизбежно постигнут страну и армию от разрухи транспорта, и взывать к Временному правительству о неотлагательном рассмотрении им проектов, предложенных мер и об издании соответствующего декрета» [Там же, 233].

Заключение

Августовская работа железных дорог значительно ухудшилась по сравнению с июльской. Высказывались опасения, что железнодорожное движение замрет не только в ноябре, но и раньше. Осенние и зимние ветра, морозы и метели закономерно осложняли железнодорожное сообщение, поскольку при их наступлении даже вполне исправные дороги могли выполнять только половину своей расчетной работы. Поскольку уже в летнее, благоприятное время дороги осуществляли только треть своей перевозочной способности, то зимой они смогли бы справиться только с одной шестой нормы. Это опасение подтверждалось еще и тем, что уже в августе более четверти всех паровозов вышли из строя. Процент заболеваемости паровозов возрос до 22,6% (вместо нормального в 15%). Из тех паровозов, которые имелись на сети, 25% превысили возраст в 30 лет. Российская сеть железных дорог по напряженности всегда была

первой в мире, возможности ее перенапряжения достигли своего предела. Продолжавшаяся Первая мировая война дала колоссальные воинские и тыловые перевозки, составив 30% всей паровозоспособности сети. Питание армии обеспечивала Сибирь, а из Сибири доставка грузов приводила к высоким затратам, поскольку оборот вагонов был очень велик. Все российские железные дороги, работавшие и без того напряженно, увеличили свою работу в 1,5 раза. С начала Первой мировой войны на железнодорожной сети было фактически три хозяина: Министерство путей сообщения, военное министерство и санитарное ведомство. Они не могли обладать необходимой единой волей. При существовании такой системы проблемы железнодорожного транспорта летом 1917 г. еще более обострились.

Таким образом, Петроградский отдел Союза инженеров путей сообщения предпринимал все возможные усилия в сложившихся обстоятельствах лета 1917 г., пытаясь нормализовать положение дел на железнодорожном транспорте в России.

Библиография

1. Бубликов А.А. Русская революция (ее начало, арест царя, перспективы). Впечатления и мысли очевидца и участника. М., 2018. С. 2.
2. Голос железнодорожника. 1917. 11 июня.
3. Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 10.
4. Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 5.
5. Известия Собрания Инженеров Путей Сообщения. 1917. №11.
6. Известия Собрания Инженеров Путей Сообщения. 1917. №7.
7. Речь. 1917. 16 августа.
8. Руднева С.Е. Первый делегатский съезд Союза инженеров путей сообщения в 1917 году // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Т. 8. № 2А. С. 106-111.
9. Утро России. 1917. 27 июля.

The Petrograd Department of the Union of Railway Engineers in the fight against the collapse of the railway sphere during the summer of 1917

Svetlana E. Rudneva

Doctor of History, Professor,
Russian University of Transport,
127994, 9/9, Obraztsova st., Moscow, Russian Federation;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Abstract

The article is devoted to the activities of the Petrograd Department of the Union of Railways during the summer of 1917 in connection with the extreme concern of its representatives about the situation on the railway transport under the conditions of the ongoing World War I and the February Revolution of 1917 in Russia. The author of the article carries out an analysis of the measures proposed by the Petrograd Department of the Union of Railways to the Minister of Railways P.P. Yurenev and the Russian Provisional Government with a view to improving the state of railway transport. The Petrograd Department of the Union of Railway Engineers, extremely concerned about the situation in the railway sphere, at its meeting decided to appeal to the Minister of Railways with a request to immediately discuss measures in the Russian Provisional Government to stop the

devastation and thus prevent disasters threatening the country and the army. The termination of traffic in the winter would be inevitable if those measures were not taken without delay. The Minister of Railways P.P. Yurenev in an interview with the newspaper "The morning of Russia", trying to dispel the rumours spread in society about the upcoming complete suspension of railway traffic, said that that rumour had no grounds.

For citation

Rudneva S.E. (2019) Petrogradskii otdel Soyuz a inzhenerov putei soobshcheniya v bor'be s razrukhoi na zheleznodorozhnom transporte letom 1917 goda [The Petrograd Department of the Union of Railway Engineers in the fight against the collapse of the railway sphere during the summer of 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 9 (6A), pp. 375-380.

Keywords

Petrograd Department of the Union of Railway Engineers, summer of 1917, World War I, Revolution of 1917 in Russia, railway transport.

References

1. *Golos zheleznodorozhnika* [The voice of railway personnel] (1917), 11th Jun.
2. *Izvestiya Sobraniya inzhenerov putei soobshcheniya* [News of the Assembly of Railway Engineers] (1917), 10.
3. *Rech'* [Speech] (1917), 16th Aug.
4. *Utro Rossii* [The morning of Russia] (1917), 27th Jul.
5. *Izvestiya Sobraniya inzhenerov putei soobshcheniya* [News of the Assembly of Railway Engineers] (1917), 5.
6. Rudneva S.E. (2019) Pervyi delegatskii s"ezd Soyuz a inzhenerov putei soobshcheniya v 1917 godu [The First Congress of Delegates of the Union of Railway Engineers in 1917]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies], 8 (2A), pp. 106-111.
7. Bublikov A.A. (2018) *Russkaya revolyutsiya (ee nachalo, arest tsarya, perspektivy). Vpechatleniya i mysli ochevidtsa i uchastnika* [Russian revolution (its beginning, the arrest of the king, prospects). Impressions and thoughts of the witness and participant]. Moscow.
8. (1917) *Izvestiya Sobraniya Inzhenerov Putei Soobshcheniya* [News of the Assembly of Engineers of Communication], 7.
9. (1917) *Izvestiya Sobraniya Inzhenerov Putei Soobshcheniya* [News of the Assembly of Engineers of Communication], 11.